MOTOR

Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL

Abonnement, **1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal** (inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa ethvert Postkontor og i Ekspeditionen **Westend 11. København V.** Telefon Vester 312 x.

Udgivet af et Interessentskab
Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør **F. Schmitto**

Enkelte Numre 20 Øre
Redaktion: **Westend 11. Kbhvn. V.** Telefon Vester 312 x.

Nr. 10. **Lørdag den 30. Juni 1906.** **1. Aargang.**

Dansk Automobilklub.

Sekretariat: **„Ferrum", Raadhuspladsen, København K.**

Kontingent: 20 Kr. aarlig, Indskud: 5 Kr.

Bestyrelse: Premierløjtnant, Greve *E. Knuth,* Formand; Kgl. Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge,* Næstformand; Grosserer *Holger Hassel,* Kasserer og Sekretær; Lehnsgreve *Ahlefeldt-Laurvigen;* Direktør *Axel Hansen;* Grosserer *A. C. Illum.*

Sommermøde: Lørdag den 30. Juni, Aften Kl. 8 i Hotel „Fiskebæk". Medlemmer, som ikke har Automobil, kan enten tage med Toget til Farum eller — i begrænset Antal — med Automobil-Omnibus. Anmeldelse til Sekretariatet.

Bestyrelsen.

Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark.

(Syndikat for Motor- og Automobilindustri).

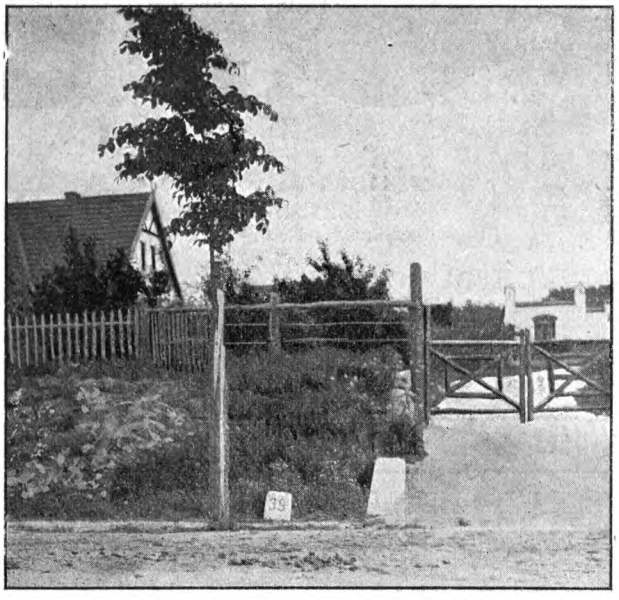
Sekretariat: **Westend 11, København V.**

Kontingent 25 Kr. aarlig, Indskud 25 Kr.

Bestyrelse: Kaptajn *H. Block,* Formand; Grosserer *Paul Christensen,* Næstformand; Grosserer *T. T. Nielsen,* Kasserer; Grosserer *Carl Joh. Janssen,* Sekretær; Grosserer *Holger Hassel;* Direktør *Vilh. Hansen;* Direktør *H. Prins.*

Vor Præmiekonkurrence.

En Peugeot-Motorcycle gratis i Juli Kvartal.



Vor Ide at udsætte en Peugeot-Motorcycle, Turist-Maskine, $3^1/_2$ HK, tocylindret, som Præmie for den af vore Abonnenter i Juli Kvartal, der rigtigst skønner, hvor lang Tid Maskinen er om at køre op ad Geels Bakke i flyvende Start, begynder nu at blive bekendt over hele Landet.

I Dag bringer vi et Billede af Geels Bakke paa det Sted (ved Sten 1 Mil 39), hvorfra Tiden skal tages samt et Billede af Opløbsstedet (ved Sten 2 Mil 2).

Samtidig offentliggør vi Listen over Komiteens Medlemmer. Følgende Herrer har velvilligst paataget sig Hvervet som „*Officials*“ ved Prøven den 15. Juli:

Cand. jur. *P. Arntz*, Formand.
Overretssagfører *H. Meyring*, Dommer.
Boghandler *F. Kamla*, Starter.
Fabrikant *Chr. Jensen*, Roskilde, og
Sten- og Billedhugger *P. Schannong*, Tidstagere.

Komiteen har vedtaget følgende

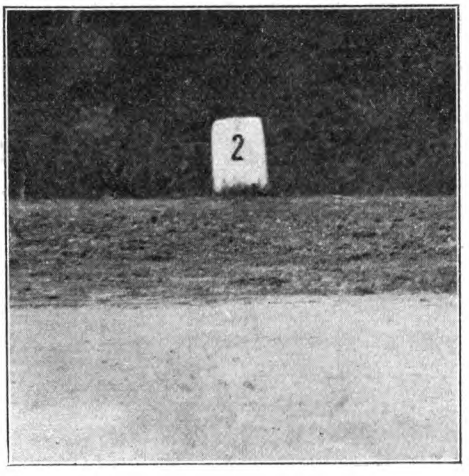
Reglement for Prøven paa Geels Bakke den 15. Juli 1906.

1. — Til at lede Prøven er nedsat en Komite, bestaaende af:

En Formand,
en Dommer,
en Starter,
to Tidstagere.

2. — Prøven finder Sted Søndag den 15. Juli 1906 Fm. Kl. 10 paa Landevejen fra Lyngby til Holte.

Starten finder Sted fra Sten 1 Mil 38, og Tiden maales i flyvende Start fra Sten 1 Mil 39 til Sten 2 Mil 2.



3. — For saavidt muligt at udelukke tilfældige Uheld gentages Forsøgene tre Gange i Træk. Den korteste af de tre opnaaede Tider betragtes som den gældende. Der tages altsaa *ikke* Gennemsnit af de tre Tider.

4. — Tidstagningen foregaar paa følgende Maade: i det Øjeblik, Motorcyclen passerer Sten 1 Mil 39, sænker den der posterede Tidstager et Flag, hvilket er Signal for den paa Toppen af Bakken staaende Tidstager til at sætte Kronometret i Gang. Naar Motorcyclen passerer Sten 2 Mil 2, stoppes Kronometret.

5. — De til Konkurrencen indkomne Besvarelser vil forinden Prøvens Afholdelse af „Motor“s Redaktion være at overlevere til Komiteens Formand i en forseglet Pakke. Denne Pakke maa ikke aabnes, forinden Dommeren har underskrevet den officielt fastslaaede Tid.

6. — Motorcyclisten og Komiteens Medlemmer have i et og alt at rette sig efter Formandens Anordninger.

Med Hensyn til Fastsættelsen af den officielle Tid er dog Dommerens Afgørelse inappellabel.

7. — Fortolkningen af nærværende Reglement tilkommer udelukkende Komiteen, som til ethvert Tidspunkt kan foretage de fornødne Tilføjelser og Ændringer.

200 K. M.
I TIMEN
kørte Hr.
DEMOGEOT
PAA
DUNLOP
RINGE

Vi minder ny tiltrædende Abonnenter om, at Kuponerne for at gælde maa være nøjagtig udfyldte paa For- og Bagsiden samt korrekt affattede. De maa saaledes ikke indeholde højere Sekundangivelse end 59 eller højere Femtedels-Sekundangivelse end 4.

Da Bladet tilstilles Juli-Abonnenterne **gratis** i Resten af April Kvartal, og da Ekspeditionen ikke kan garantere ny tiltrædende Abonnenter de allerede udkomne Numre, maa det tilraades **snarest** og senest 14. Juli, Aften Kl. 9 til „Motor"s Kontor, Westend 11, København V., at indsende Abonnementskuponen.

Præmiemaskinen er nu udstillet hos Firma: Philip Jensen & Co., „Arab", Vesterbrogade.

Redaktionen.

Herkomer-Konkurrencen 1906.

(6.—12. Juni).

I vort første Nummer bragte vi en orienterende Artikel om denne internationale Turistkonkurrence, som paa en vis Maade kan siges at være en Afløser af tidligere Dages vilde Hastighedsvæddeløb.

Prøven er nu tilendebragt med et Resultat, som paany maa aftvinge Automobilernes Modstandere Respekt for den nye Opfindelses praktiske Anvendelighed, idet ikke mindre end 95 Vogne af 136 startende lykkelig og vel naaede Turens Maal efter at have tilbagelagt en Strækning paa ca. 1600 Km. (Det vil sige saa meget som 32 Gange fra Fredericia til Aalborg og tilbage igen). Prøven blev ogsaa et veltalende Forsvar for de middelstore Vogne, idet den største Præmie, Vandrepokalen og et Portræt af Vinderen, malet af selve Professor Herkomer, tilfaldt en 18—20 HK Horch-Vogn, styret af en almindelig Turist, Dr. Rudolf Stösz.

Man kan ikke være i Tvivl om Betydningen og Nytten af Udholdenhedsprøver for Automobiler. Man kender Automobiludstillingernes uhyre Indflydelse paa Vognenes Form og Udseende og man ved, hvorledes de forcerede Hastighedsvæddeløb har tvunget Fabrikanter og Konstruktører til at fremskaffe nye og stærke Materialier særlig egnede for Automobilbygningen.

Udholdenhedsprøverne skal nu gøre deres Del af Arbejdet ved at udvikle Driftssikkerheden.

I Sandhed! Holdbarhed og Paalidelighed i Forening med Prisbillighed er de tre Egenskaber, som i Løbet af ganske faa Aar vil gøre Automobilet til Alverdens Ejendom, naar det har naaet Idealet: *nøjagtigt og paalideligt som Lommeuret, der kun behøver at trækkes op for at arbejde og som ikke stiller Fordring om dybere gaaende mekaniske Kundskaber hos Ejeren!*

ENGELSKE
DUNLOP
RINGE
sejrer
med
Glans
overalt

Den nys afsluttede Herkomer-Konkurrence fik en yderligere Betydning derved, at den tyske Kejsers Broder Prins Heinrich af Preussen personlig deltog som ganske almindelig Konkurrent i hele Turen.

Man forstaar, at en saa fremragende Persons bestandige Nærværelse gav den hele Sportsforanstaltning et ganske særligt officielt Præg og at man med stor Opmærksomhed fulgte alt, hvad Hans kgl. Højhed sagde eller foretog sig.

Stor Begejstring vakte den Tale, Prins Heinrich holdt ved en Frokost i Frankfurt, som blev givet til hans Ære, Dagen før Løbet begyndte.

Idet Prinsen gik ud fra Ordet: „Oceanet skiller ikke, Oceanet forbinder", fastslog han, at Motorvognen, hvad enten den er bestemt til sportslige, industrielle eller andre Formaal, er *Fremtidens Køretøj*. Ved Herkomer-Konkurrencen forenes vi alle i Automobilismens Interesse, og gennem denne Tur forbindes ogsaa Hjærter og *Mennesker fra Syd og Nord* med hverandre, idet vi betræder fremmede Landes Territorium. Tilsidst lagde Prinsen samtlige Deltagere alvorligt paa Hjærte at følge de trufne Ordensbestemmelser, saa der ikke skulde ske Ulykker.

Den følgende Dag, den 6. Juni, fandt Starten Sted til den første Dagsrejse.

For at vore Læsere kan danne sig et Begreb om, hvad der gaar for sig paa saadan en international Turisttur, skal vi i Stedet for at opremse tørre Resultater og Navne, som for største Delen er ukendte herhjemme, gengive (af Pladshensyn noget forkortet) de Telegrammer, som en af Østerrigs bedste Automobil-Forfattere *Adolph Schmal* i Wien under Løbet tilstillede „Neue Wiener Tageblatt", idet han deltog ombord i Vogn Nr. 1 (Vognene startede efter deres Hestekraft, de største først) en 90 HK Mercedes.

Vore Afbildninger, hentede fra „Allg. Automobil-Zeitung" i Wien, vil yderligere illustrere de omhandlede Begivenheder.

1ste Dag — den 6. Juni.

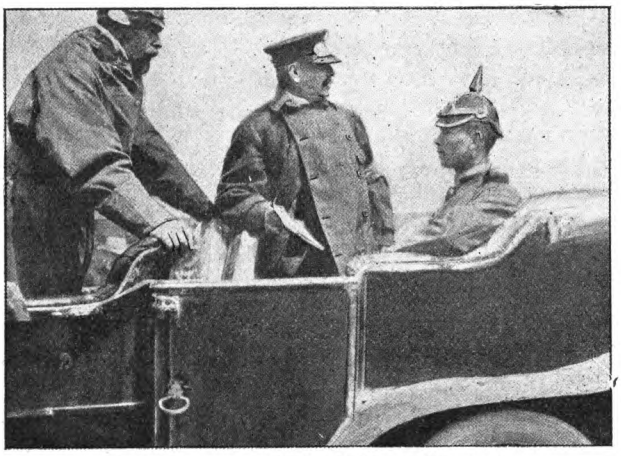
Frankfurt — München.

(403 Km.).

Det begyndte allerede i Palads-Hotellet i Frankfurt. Den, der troede at faa Lov til at sove længere end til Kl. 4 om Morgenen, tog meget fejl. Der var egentlig heller ingen, som brød sig om at sove længere; thi Hotellet havde kun Automobilmænd til Gæster: paa første Sal Prins *Heinrich* og saa opefter gennem alle Etager og sociale Stillinger til Chaufførerne paa femte Sal.

Starten frembød det bekendte Billede: Masser af Tilskuere, Politi til Hest og til Fods, Officerer af alle Vaabenarter, Kontrollører paa Opdagelsesrejse efter deres Vogne og Vognstyrere, som ledte efter deres Kontrollører, Olierøg og Motorstøj og endelig nogle elegante Damer, som bød Forfriskninger om.

Vi havde Nr. 1. *Vi*, det betyder *Otto Hieronimus*, hans unge Frue, Undertegnede og en Chauffør. Vognen er den gamle 90 HK Mercedes, som har udmærket sig



Længst til venstre: Prins Heinrich af Preusen i „Nr. 75". 40 HK Benz.

saa ofte i Løbene i Taunus, paa Semmering og i Forstenriederparken. Trods den store Motor er der endda Plads til et firesædet Karosseri, hvilket ikke gælder enhver gammel Væddeløbsvogn.

Nr. 1 frem til Start! Den vældige Motor sættes i Gang, Røgen blæser ud af Lyddæmperen, Maskinen begynder sin bekendte Brummen. Starteren, Baron *Molitor*, sænker Flaget, og afsted gaar det ud i den bitterlig kolde Junimorgen. Tilhøjre og venstre er Vejen formelig indhegnet af Mennesker; Tusinder af Struber tilraaber os et sidste Farvel. Tilskuerne staar tæt mange Kilometer frem; overalt flyver Hattene i Vejret og Lommetørklæderne vifter. Der er altid noget aparte ved at være Nr. 1, og især her, hvor det er Motorens Styrke, som bestemmer Startnummeret.

Taagen fra Mainfloden driver henover Vejen i tykke Lag; man maa køre langsomt; thi man kan næppe se halvtreds Skridt frem for sig. Lige forud staar Solen blodrød op. For hvem af Deltagerne er det mon Austerlitz-Solen?

Vi kører i jævn Fart, paa fjerde Hastighed med ganske lille Benzintilførsel. Vejen er god, Støvet ikke særlig generende. Da lyder pludselig et Horns dybe Tone bagved os. Spøgelsesagtigt dukker et Automobil ud af Taagen. Det er Nr. 13. Hvordan Pokker har han kunnet køre saadan til, at han paa 20 Kilometer har indhentet os og et Dusin andre stærke Vogne? Det tyder sandelig paa, at Prins Heinrich's Ord ved Frokosten i Gaar om Ordensbestemmelserne er gaaet ind ad det ene og ud af det andet Øre paa disse Automobilister! Vi lader ham køre videre og holder vor Vogn tilbage. Men nu kommer allerede den anden Vogn og tæt bagved den Nr. 3. Taage og Støv danner en Blanding, som lægger sig som Snavs paa Ansigt og Briller, og man kan ikke se tydeligt ti Skridt frem. Saaledes gaar det endnu en halv Snes Kilometer, og Hieronimus lader hellere et Par Vogne til passere, end han vil køre uforsigtigt. Endelig letter Taagen.

Vi kører gennem *Hanau*, hvor Æresporte med tysk og engelsk Paaskrift byder os velkommen. I *Aschaffenburg* staar den derværende Chaufførskole opstillet *in corpore*. Atter Æresporte. Et Militærorkester hilser hver Vogn med Fanfare, hvoraf man dog kun opfatter et Par Takter. Ved *Spessart* kommer vi ind i den mørke Granskov, som giver hele Bjærgegnen en saa alvorlig og tavs Karakter. Den fuldstændig tomme Vej er snorlige og nu lader vor Vognstyrer for engangs Skyld alle 90 HK trække til. Vognen farer afsted i Spring, hurtigere og stadig hurtigere, mere som den fløj end som den løb. Den gamle Væddeløbskæmpe har endnu voldsomme Kræfter; den vilde ikke blive blandt de sidste, selv i Grand-Prix-Løbet. Nu og da kommer vi forbi en Klump Tilskuere. Saa passerer vi en Landsby: ingen Hilsen, intet Raab, her er Menneskene ligesaa alvorlige som Naturen.

I *Nürnberg* er indrettet en Plads, hvor Automobilerne kører op. Her udfolder sig snart et livligt, farvestraalende Billede. Den ene Vogn efter den anden bruser ind, tilstøvet og tilsnavset, men med glade Passagerer.

Pludselig opstaar der en Bevægelse ved Indkørslen, „Nr. 75", Prins *Heinrich*, kører ind. Prinsen styrer selv sin Vogn gennem den snevre Indgang, bremser og tager Hatten af, idet han hilser venlig til alle Sider.

Efter *Nürnberg* bliver Vejen bedre, dog kører vi ikke hurtigt, men søger at naa Maalet i jævn Fart. Før Kl. 4 bliver ingen Vogn sluppen ind i München. Paa Slaget fire ruller vi ind i Bayerens Hovedstad. Det samme Kunststykke har en Snes andre Vogne ogsaa gjort, deriblandt Prins Heinrich's. I sluttet Række passerer de alle Maaldommeren. Enhver søger saa hurtigt som muligt hen til sit Hotel, thi 403 Kilometer i Maven er en god Dagsration —.

2den Dag — den 7. Juni.

München—Linz.

(270 Km.).

Ingen Deltager i Turen beklagede, at Starten fra München blev udsat fra Kl. 5 til 6; thi Dagsrejsen igaar havde lagt godt Beslag paa Vognstyrerers og Passagerers Kræfter. Men alle var paa Pletten før Kl. 6: Fyrster, Lorder, Grever, mondæne Damer, Chauffører:

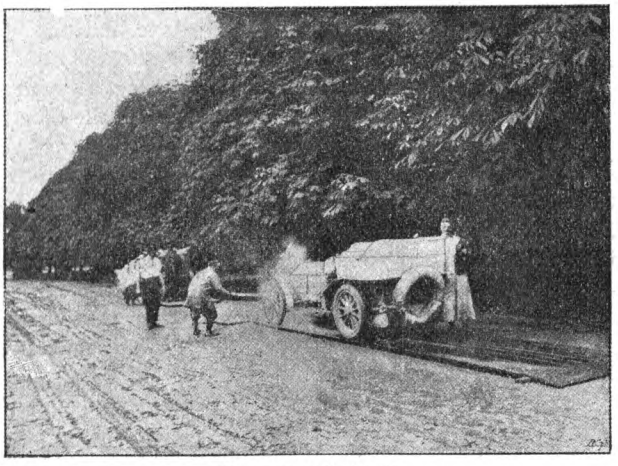
Automobilerne samlede før Starten i München.

Brug!
Anbefal!
ENGELSKE
DUNLOP
RINGE
til alle
Motor-Vogne

ENGELSKE
DUNLOP
RINGE
ER
VERDENS
FINESTE
FABRIKAT

et moderne livfuldt Billede. Man fyldte hurtigt Benzin paa, smurte og trak Bremserne an.

Til Start! Selv ved en saa harmløs Turisttur sætter Starten alle i den heftigste Bevægelse, navnlig dem, som har officielle Pligter. Tilsidst gik dog alt glat og Starteren slap vor meget beundrede „Nr. 1" løs lige paa Sekundet. Vi kørte tilhøjre, vi kørte tilvenstre og inden vi var kommen 1000 M. frem, var vi kørt vild. Naa, vi kom snart paa ret Køl igen, idet vi sluttede os til den rigtige Vej efter Manglen eller Tilstedeværelsen af begejstrede Tilskuere. Vejen til Perbach er snorlige og ganske jævn. Da den tilmed var fri, da der stod Poster med blaa Flag ved alle Vejkrydsninger og da der ingen Hastighedsgrænse er i Bayern, gav Hieronimus den 90 HK frie Tøjler. Det var en herlig Tur! Intet Støv, ingen Hindringer. Vi fór afsted med 110 Km. Fart i Timen. Paa denne Vej var saadan



„Nr. 1" ved Toilettet!

Hastighed meget mindre farlig end 20 Km. i Timen paa mangen anden Vej.

I Nærheden af Rosenheim blev Vejen daarligere. Kurve fulgte paa Kurve, Vejen var smal og ganske gennemblødt efter de foregaaende Dages Regn. Vor Vogn, som ikke er forsynet med Anti-Glidedæk, skrider stærkt, men Hieronimus tvinger den med Mesterhaand i den rigtige Retning.

Vejen vedbliver at være slet. Nu dukker Chiemsøens glitrende Flade op; saa passerer vi Traunstein og nærmer os hurtigt den østerrigske Grænse. Her ved Toldstedet er der samlet en stor Menneskeskare. Tyske og østerrigske Toldembedsmænd staar rede til at behandle Vognene, efterhaanden som de ankommer. Takket være vort Klubpas gaar det hele let fra Haanden.

Saa begyndte de østerrigske Landeveje. Først var de meget slette, men senere blev de noget bedre, og mellem *Wels* og *Linz* var de ligefrem udmærkede.

Organisationen i Østerrig var fortrinlig. For hver Kilometer stod der opstillet en Gendarm som Vagt, ved Indkørslen til hver Landsby var der en Hornblæser, som med skingrende Signaler varskoede Beboerne, og mange Steder var Vejene med Snore afspærrede for Fodgængerne.

Vejene blev bedre og bedre — overalt mærkede man Administrationens ordnende Haand. Alle Træbroer var af Hensyn til Konkurrencen reparerede og forsynede med nye Rækværker; selv den almindelige Vogntrafik var indstillet efter Øvrighedens Forordning. Under saa velordnede Forhold var der ikke Tale om, at der kunde indtræffe noget Uheld, og alle Vognene kom derfor i god Tid ind til *Linz*, som vi naaede Kl. 11^{39}. —

3die Dag — den 8. Juni.

Linz—Wien.

(185 Km.).

Den tredie Dagsrejse! Egentlig var det ingen rigtig Dagsrejse, denne Tur fra Linz til Wien, thi 185 Km. paa en Dag er Børneleg, ikke blot for en 90 HK Mercedes, som den vi kører i, men for alle de mange Vogne over 30 HK, som deltager i Konkurrencen. For at nu denne Dagsrejse ikke skulde blive altfor let, havde Himlen Dagen forud overøst Vejen med særdeles rigelig Væde. En Del af Strækningen var derfor i en Tilstand, som næsten ikke kan beskrives. Selv om ikke Øvrighedens Forskrifter og Komiteens Instrukser havde været tilstrækkelige til at holde Deltagerne i Tømme, skulde de nok være blevet tvungne dertil ved Vejenes Beskaffenhed.

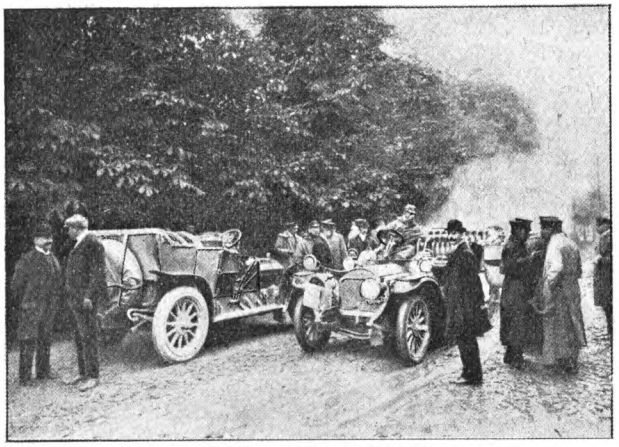
Som sædvanlig er „Nr. 1" færdig paa Slaget. Benzinbeholderen er fyldt, ligeledes Oliebeholderen. Andre Forholdsregler, end ikke Oppumpning af Ringene, har været nødvendig. Hidindtil har vi ikke rørt en Møttrik i den vidunderlige 90 HK.

Linz er en lille By, og skønt vi kun kører med „tredje Hastighed", er vi ude af Byen i et Nu. Ligesaa fornøjeligt det straalende Solskin er, ligesaa bedrøveligt er Synet af de opblødte Veje, især for os, som ikke har Anti-Glidedæk.

Hieronimus har nemlig sat sig i Hovedet, at han vil vinde Hastighedsløbene paa Semmering og i Forstenrieder-Parken og for at kunne køre disse to Strækninger, der tilsammen ikke udgør 12 Kilometer saa hurtig som muligt, finder han sig i Ulemperne med de glatte Ringe over 1600 Kilometer. Dog, hans mesterlige Øvelse fører ham uskadt gennem alle Besværligheder og med kyndig Haand udnytter han hver lille Fordel i Vejbanens Beskaffenhed. Kun en enkelt Gang er han nødt til at koble Motoren fra for Udskridningens Skyld.

Først gaar Turen til Enns. Da Starten i Dag er givet med et halvt Minuts Mellemrum, varer det ikke længe førend Nr. 2 dukker op bag ved os. Med Uret i Haanden holder vi nøjagtigt det lovmæssigt foreskrevne Tempo af 45 Km. i Timen.

Nr. 2 følger den samme Regel og de to næste Vogne synes heller ikke at køre hurtigere. Det er et nydeligt Syn at se de fire mægtige Automobiler fare afsted saa tæt efter hinanden. Vi fra vor „Nr. 1" ser



Prins Heinrich ved Indkørslen i Wien.

jo ganske vist kun de tre. Det er, som om Vognene var forbundne med usynlige Koblinger, saa nøjagtig holder de samme Afstand og kører med samme Hastighed.

Overalt langs Strækningen er anbragt Tavler med Paaskrift „Til Wien!“ De erstatter fuldstændig Kontrolposterne. De blaa „Forsigtigheds“-Flag ser man kun, hvor der virkelig er farlige Hindringer.

Vi passerer St. Pölten. Vejarbejder tvinger os ind paa en nylig anlagt Markvej, som er ganske elendig. Her har vi et lille Uheld. Allerede i St. Pölten havde Hieronimus sagt, at der maatte slæbe noget efter Vognen. Det var ganske rigtigt. Lyddæmperen var gaaet løs og klaprede nu hen over Vejen. At standse for at gøre Røret fast vilde give nogle slemme Points. Altsaa gjaldt det om, at sætte Lyddæmperen fast under Farten. Vor Mekaniker bøjer sig sideværts fra Vognen ned mod Jorden, og da han ser, at det er umuligt at gøre Røret fast, trækker han det simpelt hen helt af og lader det falde ned paa Vejen. Det var en Slags Blindtarmsoperation, thi det gik jo meget godt uden dette Appendiks til Udblæsningen.

Lige udenfor Wien maatte vi udfægte en Væddekamp med Nr. 2. Det sidste Stykke af Vejen var yderlig slet og tvang os til at køre meget forsigtigt. Nr. 2, som havde Anti-Glidedæk paa alle fire Ringe, lod derimod staa til.

I det Øjeblik, han passerede os, bemærkede vi, at Laaget paa hans Værktøjskasse var gaaet op. Ved Tilraab gjorde vi Passagererne opmærksomme paa det i Haab om, at de skulde standse for at sætte det paa. Men Førerens Ærgærrighed var for stor, han kører videre, medens en af Passagererne bag i ved Hjælp af en Stok søger at lukke Laaget til. Først da en Pakke med Gummiringe falder ud, stopper Føreren, medens „Nr. 1“ atter kommer i Spidsen og holder den indtil Kontrollen i Wien, hvor vi ankommer et Par Minutter før Kl. $10^1/_2$.

VANDERBILT
POKALEN
VANDTES
PAA
DUNLOP
RINGE

I Garagen i Wien.

Efter et festligt Indtog gennem Wien, hvor de talrige Skarer af Tilskuere hilste Turisterne med stormende Jubel, kørte Automobilerne hen til Udstillingspladsen ved Rotunden, hvor der i de tidligere Hestestalde var indrettet Garage for de henved 120 Automobiler, som paa engang ankom til Wien.

Resten af Dagen gik hen med forskellige officielle Modtagelser og Festligheder; bl. a. var Prins Heinrich af Preussen i Privataudiens hos den østerrigske Kejser og deltog om Aftenen i Kejserens Taffel.

Den følgende Dag, Lørdag, havde den østerrigske Automobilklub arrangeret en Frokost i „Volksgarten“ for Turisterne. Frokosten var begunstiget af glimrende Vejr og storartet Tilslutning; 320 Personer deltog i Taflet, som var opstillet i Haven under et Kæmpetelt.

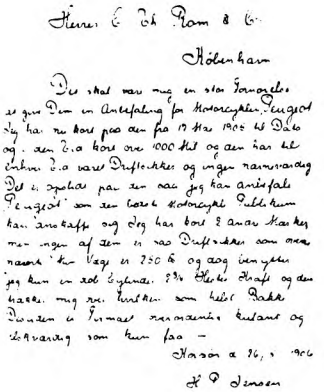
Ved Bordet blev der naturligvis holdt adskillige Taler, hvoraf navnlig den, Borgmester, Dr. Lueger holdt, vakte udelt Opmærksomhed og en Storm af Bifald. Da den er et smukt Eksempel paa, *hvorledes Øvrigheden andre Steder end i Danmark kan se paa Automobilerne*, skal vi gengive den her.

Den lød saaledes:

„Fyrster, Grever, Baroner, mine Herrer Vonner og uden Vonner! Som **Borgermester** *i Rigshoved- og Residensstaden Wien byder jeg Dem* **hjærtelig Velkommen,** *og det er med Glæde, at jeg har modtaget den ærefulde Indbydelse til at deltage i denne Frokost. Med Fare for at volde alle Landaueres og alle Droskers Undergang maa jeg tilstaa Dem min* **hemmelige Kærlighed**. *Jeg er nemlig — bortset fra Lugten — en Ven af Automobilismen* (Bifald). *Mine Herrer! Ligesom enhver ny Ting i Reglen finder sine Modstandere, saaledes er det ogsaa gaaet Automobilet, og endnu den Dag i Dag modtager jeg Skrivelser, hvori der spørges, hvorledes jeg dog kan forsvare, at der overhovedet kører Automobiler rundt i Wien.* (Munterhed). *Man appelerer til mig i min Egenskab af Chef for Sundhedsvæsenet og man stiller det Spørgsmaal til mig: De har afledet Wienfloden og dermed Stanken: hvorledes kan De da forsvare, at Automobilstanken træder i Stedet for Wien-*

Naar De har læst nedenstaaende Anbefaling,

saa ved ogsaa **De,**



hvilket Mærke der er

det fineste

af alle eksisterende Motorcycler.

flodsstanken? Jeg maa lade alt dette gaa roligt hen over mit Hoved. Jeg veed, at **Automobilismen tilhører Fremtiden.** *Jeg troer, at de „stinkende" Automobiler vil forlade Byen og begive sig ud paa det frie Land; naar først den* **elektriske Kraft** *har gjort større Fremskridt, vil* **det** *afgøre* **Automobilismens fuldstændige Sejr.** *Jeg er overbevist om, at* **Gaderne vil blive holdt bedre rene;** *thi Automobilerne efterlader ikke saa megen Gødning, som hine af Gud fremstillede Skabninger, der nu trækker Landauere og Drosker paa vore Gader. Jeg er ogsaa overbevist om, at* **Stenbroen ikke vil blive slidt saa stærkt,** *som det nu er Tilfældet, og allerede af den Grund* **maa jeg være en Ven af Automobilismen.**

De har en mægtig Beskytter i **Statholderen** *i Neder-Østerrig. Som Greve er han* **selvfølgelig** *Automobilist og møder endog til Hoffesterne i Automobil.*

Den eneste, som føler sig fornærmet er **Politidirektøren,** *min kære Ven, som De ogsaa vil finde til Stede her. Han jages fra den ene Skræk over i den anden. I to Dage har han levet i Angst for Anarkisterne, og nu lever han i Angst for Automobilisterne. Sandsynligvis ønsker han Dem over alle Bjærge. Men jeg siger Dem:* **Bliv De kun hos os,** *mor Dem godt, spadser ud i Pratern, gaa for min Skyld, hvorhen De ellers vil, det er mig ganske ligegyldigt.* (Levende Munterhed). *Læg De saa mange Penge i min Fædrenestad, som De overhovedet har hos Dem, og naar De ikke har flere, saa telegrafer hjem: Kære Fader eller kære Moder! Jeg mangler Penge!* (Stormende Munterhed). *Jeg er overbevist om, at De er de* **største Reformatorer paa Trafikvæsenets Omraade.** *De vil sikkert have bemærket, at vi har benyttet nogle af Teknikkens Fremskridt i vor By. Og skulde De om ti Aar, eller lad os maaske hellere sige om tyve Aar, komme tilbage til Wien, saa vil De ikke længer finde nogen Landauerhest og heller ikke nogen Droskehest, saa* **vil der kun køre Automobiler paa Gaderne,** *og Menneskene, som nu gaar der, vil smutte afsted ovenover og nedenunder. Saa kan De køre som rasende* (Stor Munterhed), *der vil ikke længere være nogen at køre over.*

Og saa ønsker jeg Dem rigtig megen Lykke paa Deres videre Rejse. De vil sikkert synes meget godt om Semmering, kør bare forsigtigt!

Automobilismens største Fjender *er dem, der kører som* **Narre. De** *har skadet Automobilismen meget mere, end de tror. Naar Folk ser, at man ogsaa kan køre* **fornuftigt,** *saa vil de snart opdage de Fordele, som Automobilismen frembyder.*

Jeg tømmer mit Glas paa Venskab med alle dem, som er kommen hid og jeg tilraaber Dem: „Hjærtelig Velkommen næste Gang!"

Engelske Dunlop Ringe anbringes paa enhver Bedre Vogn

Hermed giver vi atter Ordet til Hr. Adolph Schmal:

4de Dag — den 10. Juni.

Wien—Klagenfurt.

(315 Km.).

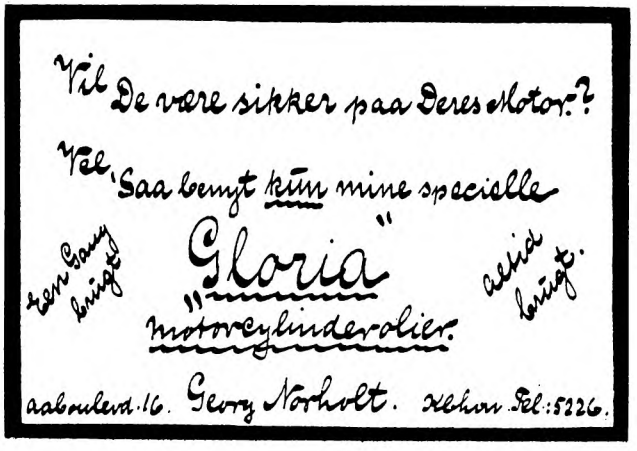
Vor brave 90 KH Mercedes knalder afsted paa den *fjerde Dagsrejse.* Af de næsten 500 Tilskuere, som benytter denne Lejlighed til en øjeblikkelig Ovation for os, turde vel adskillige slet ikke have sovet for ikke at gaa glip af Starten; thi Kl. 5 om Morgenen er saare tidlig for Wiener-Begreber. Men ikke alene ved Startstedet, ogsaa mange andre Steder ventede man paa Herkomer-Turisterne. Overalt viftede og vinkede man Afskedshilsner til os, og mangt et Sted kiggede et søvndrukkent Pigeansigt gennem de halvt aabnede Gardiner efter de bortdragende Automobilister.

Hvorledes mon Vejene er efter Regnen i Nat? Naturligvis vaade, men det er dog ikke saa galt, da Hjul-

AUTOMOBILASSURANCE

— Billigste Vilkaar. —

Henvendelse til Kaptajn H. Block, „Dansk Automobilselskab", Børsgade 8, Telefon 9879, eller Ingeniør F. Schmitto, Westend 11, Telefon 312 x, Vester.



Chauffør- & Montør-Plads søges.

Chauffør & Montør, dygtig, paalidelig, med mangeaarig Erfaring, udmærket anbefalet, søger en vellønnet Plads.

Billet mrk. 1 bedes indsendt til „Motor"s Kontor, Westend 11, København V.

sporene, som Vandet plejer at staa i, er tørre. De mange Automobiler, som i Forvejen er passeret, har sprøjtet alt Vandet ud paa Siden. Masser af Cyclister kører afsted paa Laxenburgervejen; naar de hører os komme, springer de af Cyclerne og vifter med deres Regnslag. Paa alle Markerne staar Automobiler Side om Side, Passagererne vinker til Afsked i den klare Juni-Morgen. Hvad kan vi ønske os mere? I Sandhed, Chancerne for Semmering er ikke daarlige. Semmering er nemlig det udelukkende Samtalestof i „Nr. 1". Er den herlige Bjergvej vaad eller tør? Er den vaad, saa ler de med Antiglidedæk; er den tør, saa ler de med glatte Ringe og til dem hører vi.

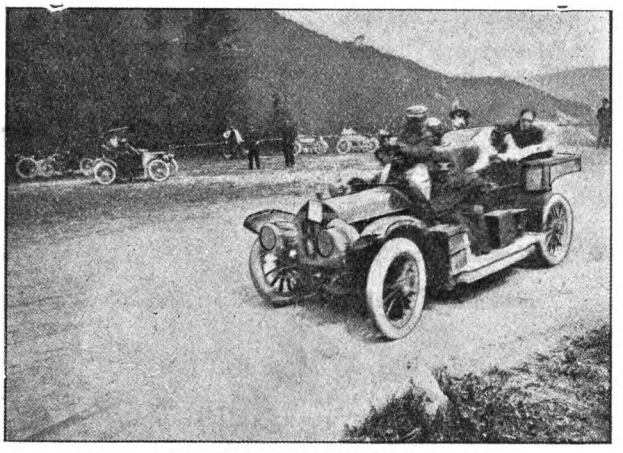
Vejen bliver stadig bedre. I Güntersdorf støver den allerede.

Schottwien! Gult Flag: Holdt! Semmering begynder.

Altsaa afsted! Bum! bum! fuld Gas, højeste Fortænding og Motoren tager fat, som vilde den sønderrive Vognen. Hver Gang de mægtige Stempler gaar ned, er det som om et Hammerslag ramte hele Køretøjet. *Starten* er deroppe paa Bjærgskrænten, hvor en lille Klynge Mennesker har samlet sig om et Telt. Starten er flyvende og vi flyver virkelig afsted, jeg med et Stopur i Haanden og Mekanikeren ligeledes med et Stopur i Haanden. Mekanikeren er krøben ned bag Vognens Forbrædt og vi bag i Vognen putter os ligeledes saa godt vi kan for at byde Vinden saa ringe Flade som muligt. Kun Hieronimus sidder opret, med Hænderne krampagtigt om Styrehjulet og med Blikket rettet lige forud.

Og nu kommer den, den første Kurve, den mest frygtede. Indtil 10 Meter før den skarpe Drejning lader Hieronimus Motoren rase; saa træder han paa Bremsepedalen, og under Forlagsbremsens voldsomme Virkning bøjer Vognen sig formelig sammen. Endnu inden vi kommer ind i Kurven, sætter han ned fra tredje til anden Hastighed, og lader Vognen med sin egen Fart løbe ud af Kurven med et Tempo af ca. 10 Km. i Timen — mere forsigtig kan man ikke være — midt i Kurven giver han atter fuld Gas, og 10 Meter efter Kurven er vi atter i fuld Fart paa tredje Hastighed.

Den næste Kurve bliver ligeledes taget meget forsigtigt og nu springer Vognen fra Kurve til Kurve. Ofte er den helt ude i Græskanten, men aldrig er der overhængende Fare. Jeg skimter kun det halve af Tingene langs Vejen. Alt danser forbi os: Telegrafstænger, Afvisersten, Kilometersten, Automobiler, flygtende Tilskuere og Fotografer. Nu kom vi forbi Bjørnekroen, og her begynder først den rigtig oprivende Del af Turen. Vejen er let krummet og vor Fører „skærer" Kurverne for at opnaa saa lige Kørevej som muligt. I vanvittig



„Nr. 1" i en Kurve paa Semmering.

DUNLOP
er
anerkendt
som
ENGLANDS BEDSTE
MOTOR
RINGE

MOTOR-BENZIN

i alle Kvaliteter — bedst og billigst hos

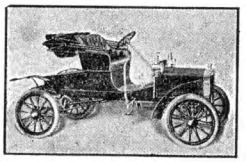
A/S Nordisk Benzin-Compagni,

Nørrebrogade 30. — København N. — Telefon 6958. — Statstelefon 20.

Sensation!

Fordvogn — 4 staaende Cylindre — c. 15 HK — i højeste Grad driftssikker.

Til 2 Personer.



Ringe Benzinforbrug.

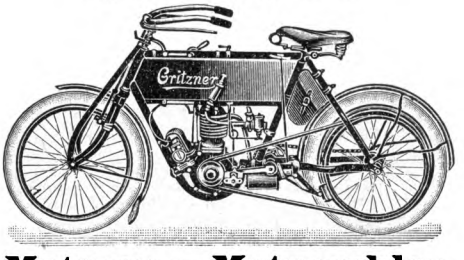
Kr. 2700.

Billigste og bedste Vogn paa Markedet.

Fabr. Para. 4 Grundtvigs Sidevej. Telf. H. 13.

F. Rosenstand

15, Nørrevoldgade 15



Motorer — Motorcykler
Motortilbehør
København K.

Fart gaar det forbi Bygninger, Skærvebunker og Telegrafstænger, saa der ofte kun er Centimeters Afstand mellem Hjulnavet og Hindringen, der vilde splintre Vognen, som var den af Glas.

Myrtebroen og det farlige Hjørne bagved passeres med Glans, og nu suser vi frem til den sidste Kurve. Langsiden derhen tager vor Fører helt ude til venstre langs den opstigende Bjærgskrænt; som Holdepunkt for det venstre Baghjul benytter han endog Grøftekanten; men den viser sig bedragerisk: Hjulene *glider* paa det vaade Græs og Vognen slynges ud tilhøjre mod *Rækværket* og *Afgrunden*. Nu er Øjeblikket *kritisk*. Det fandt vist ogsaa nogle Tilskuere, som stod foran det omtalte Rækværk. Aldrig før saa jeg Folk klatre over et Rækværk og forsvinde paa den anden Side med saadan Fart. Dog nu viser Hieronimus hele sin Koldblodighed; med Opbud af alle Kræfter river han Styringen tilhøjre. Følgen er, at Vognen stiller sig i den modsatte Retning *paa tværs* — men, Svinget er taget. Den sidste store Kurve klarer vi stolt og i rasende Tempo farer vi over Maalet. Jeg ser paa Stopuret: det viser 4 Min. 26 Sek.

Et Øjeblik laa jeg bedøvet af denne uhørte Semmeringrekord, men saa gik den sørgelige Sandhed op for mig: I min voldsomme Bevægelse før, har jeg undervejs engang standset Uret. Først senere fik vi at vide, at vi havde gjort den bedste Tid paa 8 Min. 28 Sek., hvilket jeg finder er særdeles tilfredsstillende for en Vogn med fire Personer, Bagage og Værktøj og som allerede har tilbagelagt 1000 Km. uden at der er rørt en Haand ved Motoren.

Dermed var Spændingen forbi for den Dag. Efter et kort Hvil i *Mürzzuschlag* kørte vi videre til *Loeben*, hvor der var stor Modtagelse. Byen var pyntet med Flag og den hele Befolkning dannede Spalier.

Fra og med Loeben omdannedes vor Tur til et ganske ubeskriveligt Triumftog for Automobilerne. Jublende Modtagelse, Hurraraab, Viften med Lommetørklæder og Blomster i Mængde, saa at Vognene snart lignede rullende Blomsterbede.

I den første Eftermiddagstime kørte vor Vogn ind i Klagenfurt netop til rette Tid, thi nu begyndte Himlen paany at aabne sine Sluser.

5te Dag — den 11. Juni.

Klagenfurt—Innsbruck.

(320 Km.).

Det kan ikke nægtes: Der viser sig en vis Træthed paa alle Herkomer-Deltagernes Ansigter.

Det er givet, at denne Tur stiller store Fordringer ikke blot til Vognene, men ogsaa til Deltagernes Modstandskraft. Den elastiske Motor gør det ikke alene, Førerne maa ogsaa have elastiske Nerver, ellers holder de ikke til disse Strabadser, som kun afbrydes af fire Timers Nattesøvn.

Det regner ikke. Vor Frygt var ugrundet, men endnu er Vejret ikke paalideligt. Stærkt overskyet Himmel, Taagebunker i Bjærgene. Nu er Wörthersøen i Sigte. I de maleriske Villaer langs Bredden rører sig allerede Livet. Landliggerne, hvoraf mange er fra Wien, vil ikke gaa glip af dette Skuespil. Overalt vinker Lommetørklæder og regner Blomster over os. Alle Landsbyer er rigt flagsmykkede.

I Veldes er Brandvæsenet og Veterankorpset rykket ud; Borgmesteren i lang Frakke, hilser med sin høje Cylinder, Skolebørnene raaber Hurra og Musikken spiller en Tusche. At forlange mere vilde være ubeskedent.

Vejen er vaad og fedtet og vi, som ikke har Anti-Glidedæk, kravler kun langsomt frem.

Endelig bestemmer Vejret sig dog til at blive smukt, gennem de sønderrevne Skyer smiler den første blaa Plet os i Møde og efterhaanden jager Solen Taagebankerne bort.

Nu er vi dybt inde i Bjærgene. Langt nede i Dalen er der Løvtræer, op ad Bjærgskrænterne staar de mørke Graner og derover de nøgne Klipper og den evige Sne.

Vi naar hurtigt over Toppen af Passet og nu gaar det atter nedad gennem utallige Krumninger til Bruneck. Dette Stykke af Turen er det aller vanskeligste; thi den ene S-formede Kurve gaar over i den anden.

I Bruneck holder vi Middag. Og derefter gaar det videre gennem Eisackdalen. Dybt under os bruser den flaskegrønne Flod over Klippestykker. Brenner begynder; men det er ikke noget Bjærg for en 90 HK. I et Nu er vi oppe paa Toppen; og saa gaar det atter nedad.

Nu kommer det vidunderlige Øjeblik, hvor de Bjærge, som dækker Innsbruck, pludselig trækker sig til Side ligesom et Fortæppe og giver et fortryllende Blik over Byen, som breder sig i Dalen. Som et nydeligt, henrivende Legetøj for Kæmper, saaledes ser Innsbruck ud her fra oven. Saa ruller vi ind gennem den jublende By til den største og smukkeste Garage paa hele Turen. Høj, lys og luftig, med Springvand i Midten og med hvide Firkanter afmærkede paa Jorden, hvor hver Vogn skal staa og et stort Nummer i hver Firkant, det er godt og praktisk ordnet. Kl. 7 er de allerfleste Automobiler installerede og man venter kun paa Efternølerne.

AGT NØJE PAA DET ENGELSKE VAREMÆRKE

6te Dag — den 12. Juni.

Innsbruck—München.

(150 Km.).

Saa er vi da ogsaa færdig med den sidste Dag af de 1600 Kilometer og mangen Deltager siger til sig selv: „Nu skal jeg have mig en ordentlig Lur; thi disse sidste Dages Anstrængelse var stor.“ Men herligt var det, trods de store Strabadser, trods den tidlige Opstandelse, trods Støvet, Regnen og den brændende Sol.

Vi havde igen fedtet Føre efter Innsbruck, hvorfra vi startede Kl. 8 om Morgenen. Det havde regnet i Strømme om Natten, Vejene svømmede, og vor kære „Nr. 1“ svømmede ogsaa. Vi dansede fra den ene Side af Vejen til den anden. „Kanetur“ kaldte Hieronimus det. Men i Øjeblikket regner det dog ikke, skønt Himlen er overtrukken med mørke Skyer.

Efter at vi har taget det stejle *Zirlerberg* i flot 40 Km. Tempo, kommer vi til de østerrigske og tyske Toldsteder, hvor man behandler os med yderste Elskværdighed og største Hurtighed:

Paa Toldstedet!

„Har De noget at fortolde?“ — „Nej!“ — Saa afsted!“

Med Glæde konstaterer vi, at Vejret efterhaanden bliver bedre og bedre. Godt Vejr og tørre Veje er af yderste Vigtighed for os i Dag, da vi skal igennem Hurtighèdsprøven i Forstenriederparken.

Farvel I Bjærge! Vi iler ned mod Sletterne. Det gaar gennem Murnau, Spatzenhausen, Ettingen og Weilheim. Her har Indbyggerne rejst en Æresport med Paaskrift: „Auto Heil 75“. Det er som bekendt Prins *Heinrich*'s Nr.

Vejret bliver stadig bedre, endog Solen lader sig se. Vejene begynder godt at tørre og Chancerne for Forstenried er i stadig Stigende. I Starnberg faar de Vogne, som ikke har fire Personer, Ballast i Form af Sandsække. Hieronimus beslutter at vente lidt endnu, fordi — saaledes resonnerer han — længere jeg venter, desto mere tørrer Vejene.

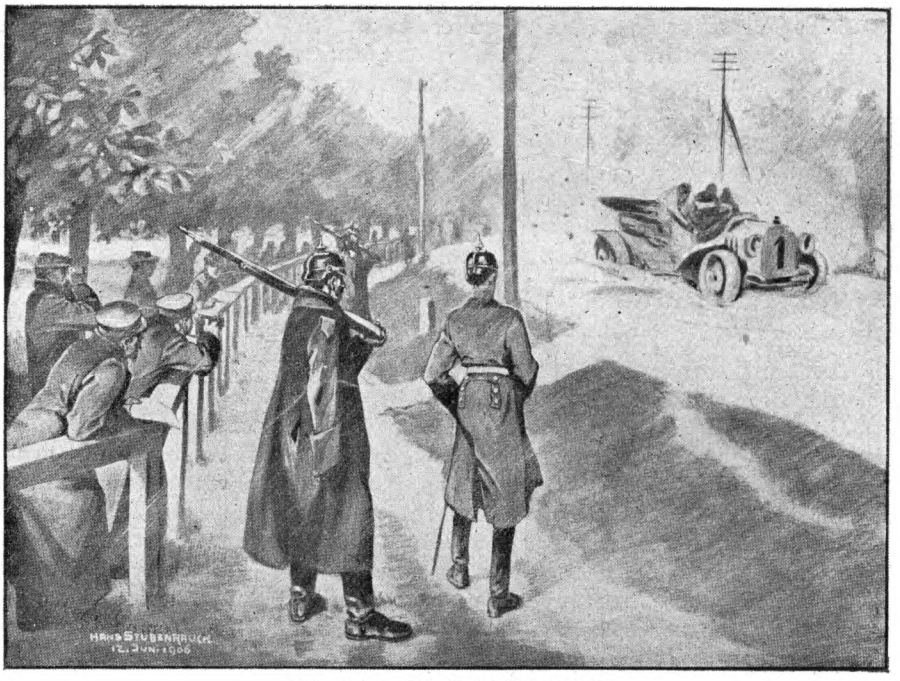
Hurtighedsprøven i Forstenriederparken.

En Lieutenant til Hest galopperer os i Møde med et gult Flag. Altsaa: Holdt.

Der holder allerede en hel Række af Vogne og Førerne venter paa Signalet til Starten, som skal ske med to Minutters Mellemrum. Vejret er prægtigt og Opholdet paa Vejen, som gaar lige midt gennem Granskoven, er særdeles velkomment. Der danner sig snakkende Grupper, de skummende Ølkrus er i alles Hænder og selv de bayerske Pølser finder rivende Afsætning. Langsomt skrider Starten fremad. Vi har allerede ventet i halvanden Time, da det bliver bekjendtgjort, at der er en halv Times Pause. Vejen er nu fortrinlig og Motorcyclister melder, at den er ganske tør. Dog, den halve Times Pause viser sig meget uheldig, tunge Skyer trækker op over München, og da „Nr. 1“ endelig faar sin Start, falder de første Draaber paa Regnkapperne. Som Lyn skyder den 90 HK frem, da Tegnet til Start bliver givet. Vi dukker os alle i Vognen for at mindske Vindens Angrebsflade.

Hver Hundrede Meter skifter Hieronimus Hastighed, Tempoet stiger voldsomt, Udblæsningens skarpe Smeld klinger triumferende, Motoren trækker godt og den river Vognen afsted med fuld Fart. Et lille Hus flyver forbi ved Vejkanten. Det var Startstedet. Endnu er Vejen god, men Regnen strømmer stærkere og stærkere ned. Naar en Draabe rammer det ubedækkede Ansigt, stikker den som en Naal. Jeg kan ikke se et halvt Hundrede Skridt frem og jeg synes, det er ubegribeligt, at Hieronimus kan føre sin Vogn i denne Fart. Nu begynder Vognen at svinge, først tihøjre, saa tilvenstre. Det er Tegn til, at Vejen bliver fedtet. Nu er vi i en Kurve, vi skrider, men alt gaar vel; saa kommer næste Kurve og saa en til.

Vejen er blevet ganske umulig. Vore brede Luftringe sender Vandet op i Straaler langt ud til Siden. Slingringen bliver værre og værre. Træer, Telegrafstænger og Militærvagter suser forbi os. Menneskemængden paa Siderne bliver tættere — altsaa er vi nær ved Maalet. Der er en Bro, et gult Lærred spændt over Vejen, et Maaldommertelt. Vi tordner over Broen og 500 Meter frem er Vognen standset. Den sidste haarde Ende har vi tilbagelagt i 100-Km.-Tempo — vi er *ved Maalet.*



„Nr. 1“ i 100 Km.-Fart i Forstenried.